

УДК 342.9

НЕКОТОРЫЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ю. В. Гончаров

*Могилевский институт МВД (Беларусь),
старший преподаватель*

кафедры административной деятельности факультета милиции

Аннотация. *Неиспользование ремней безопасности — один из основных факторов риска получения тяжелых травм и смертельных случаев для водителей и пассажиров автотранспортных средств. Активизировать использование ремней безопасности участниками дорожного движения возможно посредством проведения на постоянной основе целенаправленных профилактических мероприятий, а также увеличения ответственности за их неиспользование.*

Ключевые слова: *безопасность, водитель, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, ремень безопасности, участник дорожного движения.*

Annotation. *Failure to use of seat belts is a major risk factor for serious injury and death for motor vehicle drivers and passengers. It is possible to intensify the use of seat belts by road users through the implementation of targeted preventive measures on an ongoing basis, as well as increasing responsibility for their non-use.*

Keywords: *safety, driver, traffic, traffic accident, vehicle, seat belt, road user.*

Вероятность получения травм и смертельных случаев в дорожном движении является результатом необходимости перемещаться на транспортных средствах (далее — ТС). Целый ряд факторов определяет, кто использует различные части транспортной системы, как именно он их использует, почему и в какое время [1].

Травмы, полученные при дорожно-транспортном происшествии (далее — ДТП), и их последствия создают огромные социальные издержки, что ложится тяжелым бременем на систему здравоохранения и экономику многих стран. При существующей тенденции роста использования ТС в большинстве стран мира количество травм, получаемых участниками дорожного движения (далее — УДД) в результате ДТП, может пропорционально возрасти их приросту [2]. В конечном итоге на практике может оказаться невозможным добиться полной ликвидации всех видов риска возникновения ДТП на дорогах, но можно

значительно снизить риск получения тяжелых телесных повреждений и смертельных исходов.

В дорожных происшествиях погибают и получают травмы различные категории УДД — водители, пешеходы, велосипедисты, а также пассажиры ТС. Расследования большинства фактов тяжелых ДТП показывают, что неиспользование ремней безопасности — основной фактор риска для водителей и пассажиров автотранспортных средств.

Эффективность ремней безопасности зависит от категории и вида ДТП, силы удара, а также от положения пассажиров и водителя во время столкновения с препятствием. Как известно, скорость движения ТС является одной из основных причин, влияющих как на количество, так и тяжесть последствий в ДТП, т. к. скорость влияет в первую очередь на силу удара при столкновении. Пренебрежение использованием ремней безопасности почти удваивает вероятность тяжелых и смертельных травм.

В исследуемом временном периоде с 2015 по 2020 год, по статистическим данным, участниками ДТП стали более 8 тыс. пассажиров авто- и мототранспорта, из них около 700 погибли и 7,5 тыс. получили различные травмы. Причиной почти 200 ДТП явилось нарушение правил перевозки людей. Причем в 1,6 тыс. случаях ремень (шлем) безопасности либо отсутствовал, либо им УДД не пользовались.

По данным Всемирной организации здравоохранения, процент водителей и пассажиров, пользующихся ремнями безопасности, в разных странах различен. Эффективность их использования на передних сиденьях снижается при лобовом столкновении из-за значительной нагрузки от удара сзади, получаемого от пассажиров на заднем сидении, которые не пристегиваются ремнями безопасности. Исследования подтверждают, что на задних сиденьях практически во всех странах мира ремнями пассажиры пользуются крайне редко. Подобную ситуацию мы можем наблюдать также на дорогах Республики Беларусь.

Опыт некоторых европейских стран показал, что простое принятие законодательных актов по обязательному использованию ремней безопасности без наказаний за несоблюдение данной нормы, пропаганды и контроля за исполнением данных актов может иметь всего лишь временный эффект. Практика безусловного контроля за соблюдением данного требования более эффективна, чем тот случай, когда неиспользование ремней безопасности рассматривается лишь как отягчающее вину обстоятельство, и опять же в отношении водителя, который был остановлен при управлении ТС за иное допущенное им правонарушение.

Большинство «наших» водителей и пассажиров также к ремням безопасности относятся скептически и во многих случаях пристегиваются ими лишь для того, чтобы избежать неприятной встречи с инспектором ДПС ГАИ. Такое поведение УДД может быть вызвано их недостаточным знанием, что происходит с человеком в момент столкновения при наезде ТС на препятствие, либо они попросту безразлично относятся к своей собственной жизни и здоровью.

В Интернете можно встретить множество рассуждений «за» и «против» использования данного пассивного средства безопасности. Однако статистика настойчиво утверждает, что использование ремней безопасности спасает от получения травм в 70 % случаев ДТП, в то время как подушка безопасности — только в 30 %. Водитель или пассажир, который не пристегивается ремнем безопасности, полагаясь только на подушку безопасности, не может рассчитывать на полноценную защиту своей жизни и здоровья, поскольку лучший результат достигается только при их совместном использовании.

В данном случае вполне ожидаемо может возникнуть резонный вопрос, что может быть проще того, чтобы сесть в автомобиль, защелкнуть ремень и проконтролировать пассажиров, как это предписывает пункт 9.5 главы 3 Правил дорожного движения Республики Беларусь (далее — ПДД): «Водитель обязан быть пристегнутым и не перевозить пассажиров с непристегнутыми ремнями безопасности при движении в механическом транспортном средстве...». Согласно пункту 23.2 главы 5 ПДД, «пассажир обязан быть пристегнутым при движении в механическом транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности...» [3].

Сотрудники ГАИ, исходя из личного опыта, могут поделиться следующим наблюдением: определенная часть водителей ТС пристегивается ремнями безопасности, когда узнает о том, что впереди на дороге находится наряд ДПС, либо когда заранее была предупреждена об этом водителями встречного транспорта. После остановки ТС можно наблюдать ситуации, когда ремень наброшен на водителя или пассажира либо его держат в руках. Некоторые могут даже демонстративно его отстегнуть после проезда экипажа ДПС ГАИ, зная, что их никто не будет преследовать.

Возможно, незначительная административная ответственность является причиной, по которой так много УДД игнорируют данное требование ПДД. В соответствии с ныне действующим Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях, водитель или пассажир ТС, который впервые в течение года не пристегнулся ремнем безопасности, при соблюдении ряда законодательно прописанных условий освобождается от административной ответственности с вынесением предупреждения, т. к. данное правонарушение

относится к категории административных проступков. И только для водителя при повторном совершении данного деяния на него налагается штраф [4].

Вместе с тем законодательство ряда стран мира за нежелание использовать такое пассивное средство безопасности, как ремень, при движении в ТС, на правонарушителей налагает более значительные, чем в Республике Беларусь, штрафные санкции. Так, например, в Финляндии за данное правонарушение предусмотрен штраф в размере 135 евро, в Японии — 450 долларов США, в Великобритании — до 500 фунтов, в Италии — 300 евро, в США — 50 долларов, а в Германии — до 30 евро [5].

Что может стимулировать водителей и пассажиров пристегиваться на передних или задних сидениях? Многие исследования, которые проводились в передовых с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения странах показали, что системный контроль за использованием ремней безопасности повышает уровень их применения. Такие мероприятия должны проводиться в течение продолжительного периода времени и предприниматься несколько раз в течение года, должны быть разъяснены требования законодательства в данной части, а также максимально освещены в средствах массовой информации.

С учетом проведенного исследования можно сделать вывод, что дорожная безопасность определяется уровнем дорожно-транспортного травматизма, количеством правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и обусловлена эффективностью применения имеющегося потенциала Госавтоинспекции.

Определяющее влияние на тяжесть последствий ДТП оказывает «человеческий» фактор, недостаточность навыков безопасного и правомерного поведения УДД, а также уровня правовой культуры отдельных несистемных либо локализованных групп граждан и индивидуумов.

Таким образом, повысить безопасность на наших дорогах, а также обеспечить повсеместное использование ремней безопасности УДД возможно посредством проведения различных профилактических акций, информационных кампаний, дополнительной разъяснительной работы с участием сотрудников Госавтоинспекции относительно данной тематики и ее важности; обеспечение на постоянной основе административно-правового воздействия на УДД по исполнению данной нормы, в том числе и на пассажиров, находящихся в ТС на задних сиденьях.

Административное законодательство Республики Беларусь в настоящее время предусматривает ответственность за правонарушения в зависимости от характера и степени общественной вредности. Его главной особенностью является закрепление приоритета профилактических мер воздействия

перед наказанием, однако если отношение УДД в части использования ремней безопасности не будет пересмотрено, выходом из сложившейся ситуации видится увеличение размера административного взыскания.

Поэтому каждый водитель, каждый пассажир, севший в автомобиль и намеревающийся отправиться в дорогу, должен пересмотреть свои взгляды не только на свою безопасность, но и тех, кто находится с ним рядом. В данном случае если не здравый смысл, то хотя бы грозящий штраф за неиспользование ремней безопасности должен вразумить людей и дать понять, что ПДД, направленные исключительно на обеспечение комфорта и безопасности, придуманы не просто так.

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / пер. с англ. М. : Весь мир, 2004. 280 с. [Вернуться к статье](#)

2. Гончаров Ю. В. Скорость движения транспортного средства как одна из основных детерминант тяжких последствий ДТП // Актуальные вопросы права, образования и психологии : сб. науч. тр. / Могилев. ин-т МВД. Могилев, 2021. Вып. 9. С. 24–29. [Вернуться к статье](#)

3. Правила дорожного движения [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551. Доступ из информ.-поисковой системы «ЭТАЛОН». [Вернуться к статье](#)

4. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : 6 янв. 2021 г., № 91-3 : принят Палатой представителей 18 дек. 2020 г. : одобр. Советом Респ. 18 дек. 2020 г. : с изм. и доп. Доступ из информ.-поисковой системы «ЭТАЛОН». [Вернуться к статье](#)

5. Где в мире самые высокие штрафы, которые предусмотрены за нарушение ПДД. URL: <https://rating-avto.ru/raznoe/shtrafi-za-narushenie-pdd.html> (дата обращения: 10.05.2022). [Перейти к источнику](#) [Вернуться к статье](#)